Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1168

Vragen van de leden **Visser** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat de automobilist de klos is in de Randstad* (ingezonden 7 januari 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 januari 2015)

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Automobilist de klos in randstad»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening dat de in het artikel genoemde maatregelen vooral een voorbeeld zijn van symboolpolitiek en daarmee overbodig zijn, aangezien de doelstellingen met betrekking tot luchtkwaliteit zullen worden gehaald in de komende jaren? Zo nee, waarom niet? Ziet u de voorstellen van de G4 hiermee ook als een teken dat men niet gelooft in de effectiviteit van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat de door de G4 voorgestelde maatregelen vooral zullen leiden tot een lastenverhoging voor automobilisten en ondernemers? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2
De brief van de G4 (9 december 2014) met voorgestelde maatregelen is bedoeld om op 29 januari te bespreken. Wethouders en ik gaan het dan hebben over de luchtkwaliteit, de resterende knelpunten en de verdere aanpak van de luchtkwaliteit ten einde de gezondheid in de grote steden te verbeteren. Hoe de aanvullende aanpak er uit zal zien kan ik nu nog niet zeggen. Overigens merk ik op dat NSL-aanpak goed heeft gewerkt en is verlengd. Ik verwijs hiervoor graag naar mijn brief van 16 december 2014, waarmee ik u heb geïnformeerd over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (Kamerstuk 30 175, nr. 203).

---

[1] http://www.telegraaf.nl/binnenland/23522445/__Automobilist_de_klos__.html?utm_source=mail&utm_medium=email&utm_campaign=email

ah-tk-20142015-1168
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Vraag 3
Deelt u de mening dat het zogenoemde bronbeleid (afspraken met het bedrijfsleven over schone industrie en auto's) de meest effectieve maatregel is om de luchtkwaliteit te verbeteren en dat de voorgestelde G4-maatregelen niet of nauwelijks een bijdrage zullen leveren aan het behalen van de luchtkwaliteitsdoelstellingen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3
Bronbeleid is de meest effectieve maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren, maar soms vragen lokale omstandigheden om specifieke aanvullende maatregelen, ook al leveren die maar een beperkte bijdrage, bijvoorbeeld in situaties waar de concentraties boven of net onder de norm zitten.

Vraag 4
Deelt u de mening dat het voorstel om verdere trajectcontroles in te voeren totaal niet effectief is, aangezien de overschrijdingen voor wat betreft de luchtkwaliteit in heel Nederland nu nog op een totaal van 9 kilometer weg plaatsvinden, grotendeels op niet-rijkswegen? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat trajectcontroles vooral moeten toezien op de verbetering van de verkeersveiligheid en dat daarmee het voorstel van de G4 van tafel moet? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
De resterende luchtkwaliteitsknelpunten doen zich vooral lokaal voor in binnenstedelijk gebied. Langs snelwegen wordt nagenoeg overal aan de normen voldaan. Uit onderzoek van RWS van november 2011 «Verhoging maximumsnelheid 80km zones naar 100 km/h» blijkt dat het effect van trajectcontroles op de luchtkwaliteit op korte afstand van de snelweg zeer beperkt is. Uit hetzelfde onderzoeksrapport blijkt ook dat binnen 200 meter van de snelweg een sterke afname optreedt van de wegbijdrage en dat deze na 400 tot 600 meter nagenoeg niet meer waarneembaar is. Uitbreiding van trajectcontroles op snelwegen draagt dan ook niet bij aan het oplossen van de resterende binnenstedelijke luchtknelpunten in de grote steden.
Zoals eerder aangegeven in de brief van de Minister van 14 november 2014 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 567) is verkeershandhaving gericht op het verbeteren van de naleving van verkeersregels en dragen trajectcontroles op een effectieve manier bij aan de verkeersveiligheid.

Vraag 5
Kunt u per voorgestelde G4-maatregel aangeven wat de kosten zijn? Door wie moeten deze worden betaald en welke opbrengsten in het kader van de luchtkwaliteit worden hiermee behaald?

Antwoord 5
Zie het antwoord op vraag 2.